

Д.В. Кирилчик

**ЧАСТНЫЙ КАПИТАЛ В ТУРКЕСТАНЕ:
ДИСКУССИЯ НА СТРАНИЦАХ ПЕРИОДИЧЕСКИХ
ИЗДАНИЙ В 1880–1910-х гг.**

D.V. Kirilchik

**PRIVATE CAPITAL IN TURKESTAN: DISCUSSION ON THE
PAGES OF PERIODICALS IN 1880s–1910s**

Аннотация. Промышленный подъем в России в конце XIX в. не в последнюю очередь обязан экономическим возможностям Туркестана, ставшего базой развития хлопководства в империи. Частный капитал с самого начала заинтересовался потенциальной выгодой экономической эксплуатации Средней Азии, ведущую роль в развитии этого направления должны были сыграть мероприятия по орошению земель и развитию транспортной инфраструктуры в крае, обеспечивавшие бесперебойное поступление сырья на перерабатывающие заводы в европейской части России. Казенных возможностей для этого не хватало, и общественная мысль задалась вопросом: возможно ли привлечь значительный частный капитал в Туркестан с выгодой для всех и что именно нужно для этого сделать? Предметом настоящего исследования является общественная дискуссия в периодической печати по вопросу привлечения частного капитала в Туркестанский край в конце 1880-х — начале 1910-х гг. В результате рассмотрения эволюции общественной мысли о привлечении частного капитала были выявлены наиболее спорные аспекты обсуждения. Из проведенного исследования можно сделать общий вывод о господстве в общественной мысли как либерального, так и консервативного направления идеи о безоговорочной необходимости использовать в Туркестане средства частного предприни-

Кирилчик Денис Викторович, аспирант кафедры истории России с древнейших времен до XX века Института истории Санкт-Петербургского государственного университета

Kirilchik Denis Viktorovich, Postgraduate Student, Department of Russian History from Ancient Times through the 20th Century, Institute of History, Saint-Petersburg State University.

+7-962-082-70-18; kirilchik.denis@yandex.ru

Исследование выполнено за счет средств проекта РФФ № 22-28-01267 «Частный капитал или государство? Общественная дискуссия о путях экономического развития России (вторая половина 1870-х — первая половина 1890-х гг.)».

The study was supported by the Russian Science Foundation Project No. 22-28-01267 «Private Capital or the State One? Public Debate on the Paths of Russia's Economic Development (from the Second Half of the 1870s through the First Half of the 1890s)».

материнства. Критика же подобного тезиса являлась скорее исключением, характерным для реакционеров и «охранителей», опасавшихся вмешательства иностранного капитала, особенно еврейского. При этом отдельные авторы призывали сделать ставку на мелкий и средний капитал, который виделся им более гибким, крупный же капитал рассматривался не только как способ быстро решить проблему нехватки средств, но и как угроза принципам общественного водопользования. В работе впервые поднимается тема общественной дискуссии по вопросу о роли частного капитала как в туркестанских периодических изданиях, так и на страницах центральной печати, при этом привлекается ряд ранее не использованных материалов периодики различной политической направленности.

Ключевые слова: Туркестанский край, хлопководство, общественная мысль, закаспийская железная дорога, амударьинская флотилия, орошение в Туркестане, частные железные дороги, частное предпринимательство.

Abstract. The industrial boom in Russia in the late 19th century was not least owed to the economic opportunities in Turkestan, which became the basis for the development of cotton production in the empire. From the very beginning, private capital became interested in the potential benefits of the economic exploitation of Central Asia. The leading role in this process had to be played by land irrigation and the development of transport infrastructure in the region, which ensured an uninterrupted supply of raw material to the processing plants in the European part of Russia. Public funds were not enough for the purpose, and public opinion asked the question: could substantial private capital be attracted to Turkestan for common advantage, and what should be done? The subject of this research is public discussion in the periodicals on the attraction of private capital to the Turkestan region from the late 1880s through the early 1910s. The analysis reveals the most controversial aspects of the discussion. The author concludes that public thought, both liberal and conservative, was dominated by the idea that funds from private enterprises should be used in Turkestan. Its criticism was rather an exception, characteristic of reactionaries and conservatives who feared the interference of foreign (especially Jewish) capital. At the same time, some authors urged reliance on small and medium-sized capital, which they saw as more flexible, while big capital was regarded not only as a way to quickly resolve the problem of lack of funds, but also as a threat to the principles of public water management. For the first time, the article deals with the public discussion of the role of private capital both in Turkestan periodicals and in the central press. A number of previously unused publications of different political orientation are employed.

Keywords: Turkestan province, cotton growing, public thought, Transcaspian railway, Amu Darya flotilla, irrigation in Turkestan, private railways, private entrepreneurship.

* * *

С момента своего вхождения в состав Российской империи Туркестан стал играть важную роль в экономике страны. Торговые возможности региона вкупе с чисто колониальной ролью сырьевого придатка (хотя это по-настоящему касалось только хлопчатни-

ка) давали широкий потенциал для экономической эксплуатации Туркестана российским капиталом. При этом Туркестан постоянно сохранял в себе возможности для антироссийских выступлений, а близость к индийским владениям Британской империи делали край стратегически важным и с военной точки зрения. Поэтому ключевую роль здесь играли военные, а сам Туркестанский край управлялся через Военное министерство, которому подчинялся назначаемый императором генерал-губернатор. До самого конца своего существования империя не могла окончательно определиться со статусом края, а именно: Туркестан — это колония или неотъемлемая часть империи с населением этнически чуждым большинству жителей России? Отсутствие подобной определенности ставило препятствия для экономического освоения края, в частности, не позволяло приобретать недвижимость иностранцам, которые могли бы принести инвестиции в регион. С другой стороны, это избавляло российский капитал от конкуренции — чем он старался пользоваться. Особый статус края и общее экономическое состояние России, часто определяемое как государственный капитализм, способствовали более высокой роли государственного вмешательства в местную экономику: на откуп государственным компаниям отдавались железные дороги, имевшие также военно-стратегическое значение, проектировались ирригационные каналы. Однако со временем всё громче раздавались голоса в пользу расширения в регионе роли частного капитала, «захвата» Туркестана русскими предпринимателями. Актуальность рассмотрения данной проблематики не вызывает сомнений, в том числе в связи с современными экономическими процессами в Средней Азии, взаимодействием России и среднеазиатских государств.

Процесс русской колонизации Туркестана достаточно хорошо изучен, среди авторов, чьи работы напрямую касаются темы проникновения туда частного капитала, следует отметить Н.П. Верховского, П.Г. Галузо, М.П. Вяткина, М.И. Вексельмана, Т.М. Китанину¹. Советская историография старательно критиковала вмешательство российского капитала в туркестанскую экономику, указывая на эксплуатацию им нижних слоев общества и малую результативность

¹ *Верховской Н.П.* Хлопководство в Туркестане и перевозка хлопка по Ташкентской и Среднеазиатской железным дорогам. СПб., 1910; *Галузо П.Г.* Туркестан-колония. М., 1929; *Вяткин М.П.* Социально-экономическое развитие Средней Азии. Историографический очерк. Фрунзе, 1974; *Вексельман М.И.* Российский монополистический и иностранный капитал в Средней Азии (конец XIX — начало XX в.). Ташкент, 1987; *Китанина Т.М.* Проникновение крупного российского финансового капитала в экономику Средней Азии в конце XIX — начале XX в. (финансово-промышленная группа А.И. Путилова и железнодорожное строительство). СПб., 2018.

этого вмешательства. Современная российская историография говорит о большой выгоде для всех сторон, прежде всего о включении Туркестана в экономическую систему страны и его поступательном развитии вследствие этого взаимодействия.

Предметом настоящего исследования является общественная дискуссия в периодической печати по вопросу привлечения частного капитала в Туркестанский край в конце 1880-х — начале 1910-х гг. В связи с широтой темы были выделены и рассмотрены два направления участия частного капитала: транспортная система и мелиорация. Так как значимых публикаций по исследуемому вопросу в органах центральной российской печати практически не было, основное внимание уделено материалам местных туркестанских изданий.

Транспортная отрасль экономики, прежде всего — железные дороги, в рассматриваемый период играли важнейшую роль. Первая железная дорога в Средней Азии, Закаспийская, изначально строилась (первая очередь — 1880–1886 гг.) с военно-стратегической целью — поддержки русских войск в Туркестане, но постепенно она приобрела и хозяйственное значение. Однако железная дорога оставалась изолированной от метрополии даже после продления на Восток вплоть до Ташкента и далее. Вопрос соединения двух частей империй железнодорожным полотном оставался нерешенным. Первые проекты железных дорог частных компаний появились еще в 1870-е годы, в том числе, это был и иностранный капитал, французский и британский. Проект железной дороги в Индию через Среднюю Азию французского инженера Ф. де Лессепа (1873 г.) был отвергнут правительством, полагавшим преждевременность подобного строительства².

Однако уже в процессе строительства предметом обсуждения стала сама Закаспийская железная дорога. С критикой обрушился на нее генерал М.Г. Черняев, отправивший в «Новое время» письмо³. В этой публикации «Ташкентский лев» пытался, указав на географические факторы, обосновать безграмотность выбора пути, названного им «академической дорогой» и созданного, по его мнению, только с целью доказать саму возможность строительства железных дорог в сыпучих песках, но не имеющую торговой значимости. Куда более предпочтительными казались генералу более южные маршруты, у персидской границы или даже на территории Персии, либо, наоборот — северные, в обход Каспийского моря. Впрочем, тут же Черняев

² Письмо министра путей сообщения генерал-лейтенанта графа А.П. Бобринского в Министерство иностранных дел о проекте Ф. Лессепа. — URL: http://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Indien/XVIII/1780-1800/Russ_ind_19/41-60/58.phtml?id=15830 (дата обращения: 18.03.22).

³ Черняев М.Г. Академическая железная дорога (Письмо в редакцию) // Новое время. 31 марта 1886. № 3623. С. 1.

отмечал, что «после затраты миллионов на бесполезную дорогу тратить новые миллионы на сооружение другой дороги в Азию, сношения с которой так немногочисленны», он считает бессмысленным. В статье предлагалось также «просто оставить» железную дорогу до лучших времён, сохранив плату по процентам и эксплуатационные издержки. На следующий же день редакция «Нового времени» в очередном номере заявила об ошибочности взглядов Черняева (сообщалось о неверных расчетах пропускной способности дороги, критиковался северный вариант пути), однако согласилась с тем, что торговое значение дороги остается под вопросом в отличие от военного, которое уместно и оправдано⁴. Впрочем, и Черняев, и редакция газеты поддержали важность государственного контроля строительства и расхода казенных средств, не ставя под сомнение необходимость участия государственного капитала.

Точка зрения о необходимости именно казенного строительства железных дорог, в частности, из Оренбурга в Ташкент, звучала в 1880-е чаще, чем мысль о привлечении частных капиталов. Управляющий Туркестанской казенной палатой С.А. Идаров в своей статье «Туркестанская железная дорога»⁵ утверждал, что дорогу необходимо строить за счет государства, а ее окупаемость обеспечит «золотая операция», как он именуется последующее развитие хлопководства и торговлю качественным туркестанским хлопком, которое принесет миллиард рублей за 10 лет. Идеи частного предпринимательства в железнодорожной сфере начнут активно обсуждать только в начале 1890-х.

Именно тогда появляется ряд частных проектов по строительству железной дороги из Самарканда через Ташкент в Ферганскую область. Это было обусловлено тем, что Фергана являлась центром выращивания хлопка, и железнодорожная связь значительно увеличила бы прибыль хлопковых компаний. К 1899 г. была проложена Среднеазиатская железная дорога от Красноводска до Ташкента, включавшая также и ветку на Андижан, а в 1906 г. железная дорога стала частью единой железнодорожной системы империи после строительства пути Оренбург–Ташкент. Но ряд территорий по-прежнему ожидал строительства железных дорог, средств на которые у казны не хватало.

В 1899 г. по частной инициативе инженера Л.О. Юговича проводились изыскания для строительства железной дороги из Таш-

⁴ О Закаспийской железной дороге (по поводу письма М.Г. Черняева) // Новое время. 1 апреля 1886. № 3624. С. 1.

⁵ Идаров С. Туркестанская железная дорога // Туркестанские ведомости. 5 декабря 1889. № 49. С. 2.

кента в Верный, что связало бы столицу Семиречья с центром края. Туркестанское сельскохозяйственное общество выделяло деньги на работу комиссии по проектированию пути от Чимкента на север, что также позволяло соединить Сибирь или Поволжье с Туркестаном, обеспечив последний более дешевым хлебом. В целом такие дороги, по мнению военного инженера Я.А. Порошина, должны были обеспечить рост экономического благосостояния как Семиречья в частности, так и Туркестана в целом⁶: «Простые арифметические подсчеты, и расчеты сравнительной выгоды перевозки хлопка и пряжи, пряжи и ткани — заставят коммерсантов расширить и изменить свою деятельность. Рядом с хлопкоочистительными заводами возникнут в Туркестанских городах заводы бумагопрядильные; пройдет еще немного лет и задымят трубы ткацких фабрик»⁷, — писал он в газете «Окраина». Следует отметить, что частная «Окраина» придерживалась умеренно-либеральных взглядов. В статье другого автора под псевдонимом «Туркестанский» (под ним писал публицист и экономист В.В. Никольский) утверждалось, что «эта богатая почва при интенсивном труде новых колонизаторов района даст огромные запасы нового продукта, который и должен попасть от Семиречья в центральный русский рынок; этому же должна способствовать железная дорога, которую с таким нетерпением ждет Семиречье»⁸. Более того, появление новых железных дорог должно было облегчить привлечение новых частных капиталов: предполагалось, что за добывающей промышленностью в край придет хлопкообрабатывающая. Впрочем, по мнению других авторов, и в этом вопросе следовало ориентироваться сначала на создание казенных предприятий, которые служили бы «наглядным образцом для частных промышленников-хлопководов»⁹. «Туркестанские ведомости», обсуждая частные инициативы железнодорожного строительства в Семиречье, призывали решать вопрос строительства новых железных дорог тех, «кому это надобно», а неуказанный автор заметки в «Семиреченских областных ведомостях», осуждавший подобную оторренность от проблемы, полагался на общественную инициативу Семиречья¹⁰.

⁶ Порошин Я.А. К вопросу о железной дороге Ташкент–Россия // Окраина. 9 февраля 1898. № 15. С. 2–3; 11 февраля 1898. № 16. С. 2–3; 13 февраля 1898. № 17. С. 2–3.

⁷ Порошин Я.А. К вопросу о железной дороге Ташкент–Россия // Окраина. 9 февраля 1898. № 15. С. 2.

⁸ Туркестанский. Проект орошения долины реки Каратала и его значение // Вопросы колонизации. 1914. № 16. С. 111.

⁹ Иванов А.И. Одна из наших окраин // Русский вестник. 1889. № 11. С. 194.

¹⁰ Еще о направлении железной дороги из Ташкента // Семиреченские областные ведомости. 12 февраля 1899. № 13. С. 2.

С интересными проектами выступило «Общество азиатских железнодорожных ветвей» с заявленным капиталом в 33,283 млн рублей. Оно предлагало построить боковые железнодорожные ветки и передать их в концессионный срок в эксплуатацию магистральям, к которым они примыкают. Как указывает безымянный автор заметки об этом обществе, проект позволит «облегчить постройку таких веток, осуществления которых за казенный счет в скором времени никак нельзя ожидать»¹¹. Предполагалось проложить всего 13 новых веток в Самаркандской, Сыр-Дарьинской и Ферганской областях (Катта-курганская, Заравшанская, Ургутская, Зиаминская, Ура-Тюбинская, Ходжентская, Яйпанская, Риштанская, Балыкчанская, Ошская, Конногвардейская, Троицкая и Ангренская) и одну — в Закаспийской области (Тедженская). Сама статья представляется скорее рекламой для потенциальных акционеров, оценка этих проектов отсутствует, но сам факт таких предложений говорит о заинтересованности частных компаний в больших вложениях в железнодорожное строительство, хотя подобный размах кажется фантастическим.

Эти и последующие проекты для железнодорожного строительства в Туркестане, предлагаемые частными предпринимателями, как правило, отвергались правительством¹². Связано это было, главным образом, со стратегическим значением железных дорог в Средней Азии: государство стремилось обеспечить казенную собственность этих путей. Кроме того, большую роль играла и позиция министра путей сообщений С.Ю. Витте, взявшего курс на национализацию железных дорог России и выкуп частных компаний.

Еще одной стороной дискуссии о роли частного капитала в транспортно-пароходной сфере стало развитие пароходства. Не критикуя в полной мере государственное участие в строительстве железных дорог, Черняев в своей, уже цитировавшейся, статье предлагал бросить казенные средства на организацию пароходного сообщения на Амударье. Тем не менее, он заявлял, что вопрос, хотя и назрел давно, но государством никак не решается, «застряв» в бюрократии¹³.

Территории, прилегающие к крупнейшей реке Средней Азии Амударье к началу XX в. испытывали острую потребность в организации пароходной компании, перевозящей частные грузы. Вопрос о необходимости завести частное грузовое пароходство был поставлен еще в конце XIX в., тем не менее, такой проект считался труднореализуемым и откладывался на перспективу. Журналист и

¹¹ Общество азиатских железнодорожных ветвей // Туркестанские ведомости. 20 сентября 1913. № 208. С. 3.

¹² РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 695–699.

¹³ Черняев М.Г. Указ. соч. С. 1.

ташкентский краевед Е. Т. Смирнов считал, что без государственных субсидий это сделать будет крайне трудно, он указывал на технические трудности пароходного предприятия на Амударье. В частности, требовались грузовые плоскодонные пароходы с мощным двигателем, которые строить было крайне затратно¹⁴.

В. Белугин, автор статьи «Аму-дарьинская флотилия»¹⁵, видел главным препятствием отсутствие дешевого топлива и технические трудности эксплуатации водного пространства реки. Годовое содержание пароходства при потенциальном объеме грузо- и пассажиропотока обходилось бы в 650 тыс. рублей, что практически равнялось ожидаемому годовому доходу и ставило под сомнение выгоду организации частной пароходной компании. В эту стоимость не входила цена постройки судов, число которых предполагалось следующим: 2 парохода и 3 баржи для нижнего плёса (участок Чарджуй–Петроалександровск с открытой навигацией в 8 месяцев) и 15 барж и 11 пароходов, включая 3 пассажирских, для верхнего плёса (Чарджуй–Термез, с круглогодичной навигацией). Вывод автора был очевиден: без участия субсидии из казны организовать частную компанию не выйдет.

Поддерживал частную инициативу по развитию пароходства и известный туркестанский журналист, исследователь-востоковед, офицер и чиновник, начальник Амударьинского отдела Н.С. Лыкошин (занимавший эту должность с марта 1912 по апрель 1914 гг.). В статье «Новый путь» он в красках представлял позитивные изменения в состоянии транспортного пути на Амударье и Аральском море с приходом туда основанного нижегородскими предпринимателями М.П. Лапшиным-старшим и Д.В. Сироткиным акционерного общества «Хива»: «...это нововведение (появление двух частных пароходов. — Д.К.) значительно усилило сообщение с Чарджуем, и оба парохода вечно переполнены; не мешало бы завести еще и третий — ему хватило бы работы»¹⁶. Пароходы «Хивы» возили не только пассажиров, но и установили грузовое сообщение от Нового Ургенча до станции «Аральское море» Оренбург-Ташкентской железной дороги. Лыкошин стремится привлечь внимание потенциальных партнеров к транспортной сфере, чтобы и дальше развивать перевозку грузов на Амударье, намекая на преимущества частных средств перед казенными.

¹⁴ Смирнов Е.Т. Рыбные промыслы на среднем течении р. Аму-Дарья // Туркестанские ведомости. 26 марта 1891. № 13. С. 2–3.

¹⁵ Белугин В. Аму-дарьинская флотилия // Туркестанские ведомости. 3 марта 1911. № 49. Прибавление к № 49.

¹⁶ Лыкошин Н.С. Новый путь // Туркестанские ведомости. 11 июля 1913. № 150. С. 3.

Другим важным аспектом экономики региона стали оросительные мероприятия. С 1890-х гг. Туркестанский край всё более тесно связывается с хозяйственной жизнью России. Ведущую роль среди отраслей экономики края играло сельское хозяйство, которое получило новый толчок с хотя еще слабым, но всё же постепенным внедрением механизации, развитием новых способов обработки, более широким использованием удобрений и появлением ряда новых земледельческих культур. Ключевая проблема в этой отрасли заключалась не столько в нехватке земель, где можно было бы внедрять инновации (все-таки упор делался на русских переселенцев, владевших незначительной долей обрабатываемых земель в регионе), сколько в слабости ирригационной инфраструктуры.

Использование орошения обеспечило бы быстрый рост производства в сельском хозяйстве, но на это требовались значительные средства, которые мог предоставить либо очень крупный частный капитал, которого в Туркестане долгое время не было, либо государственный, которого недоставало на подобные проекты. Однако были и варианты привлечения средств мелких предпринимателей.

Ирригация позволила бы, в первую очередь, значительно нарастить производство хлопка, который стал основной продукцией Туркестана. Проекты по орошению новых земель, в частности, в Голодной степи¹⁷, выдвигались еще во времена генерал-губернаторства К.П. фон Кауфмана (1867–1882). Считалось также, что «кто орошает — тот и владеет землёй»¹⁸, к 1890-м гг. голоса в пользу государственного финансирования ирригационного строительства звучали всё громче¹⁹. Итогом стало, однако, участие в строительстве каналов частного капитала в лице великого князя Николая Константиновича Романова, развернувшего в Туркестане активную предпринимательскую деятельность. К 1913 г. был построен крупный Романовский канал (в состав оросительной системы вошел и построенный им ранее, в 1897 г., канал Николая I), оросивший 40 тысяч десятин земли²⁰. Это наиболее яркий пример частной инициативы в экономике Туркестана вообще.

Наиболее обстоятельное мнение по поводу участия частного капитала в орошении туркестанских земель выразил главноуправляющий землеустройством и земледелием А.В. Кривошеин. Он, в частности, сетовал на то, что у государства нет денег на развитие

¹⁷ Глинисто-солончаковая пустыня в Средней Азии.

¹⁸ РГИА. Ф. 391. Оп. 2. Д. 184. Л. 290–290 об.

¹⁹ Анненков Н.М. Средняя Азия и ее пригодность для водворения в ней русской колонизации // Известия И.Р.Г.О. XXV. СПб., 1889. С. 277–293.

²⁰ Вексельман М.И. Указ. соч. С. 90.

хлопководства, которому требуется орошенное пространство, поэтому ставку нужно сделать на привлечение частного капитала, без которого добиться полной автаркии в хлопковой промышленности не выйдет, — «делиться с ними (частными капиталами. — Д.К.) уже изысканиями и вообще всячески их поддерживать»²¹. Кроме того, Кривошеин считал, что денег всё равно потребуется много, и поддержка государства тоже нужна: «придется идти на крупные затраты и казне»²². Призывал он бороться и с посредниками-кредиторами из инородцев, которые разоряют мелких предпринимателей и наносят вред казне, в связи с чем предлагалось убрать многочисленные звенья посреднической цепочки²³.

Автор также указывал на особую значимость крупного капитала из Москвы, уже вложившего средства в переработку хлопка и имевшего наибольший интерес в создании ирригационной инфраструктуры; для разработки проектов Кривошеин предлагал привлечь и иностранные компании, в частности, английские и швейцарские²⁴. В целом, чиновник полагал невозможным развития Туркестана без сильного частного капитала по крайней мере в сельском хозяйстве, но указывал на регулирующую роль государства, которому надлежало обеспечить предпринимателей дешевыми кредитами и следить за порядком исполнения всех обязательств. Главную проблему, которая мешала пойти по «американскому пути» и привлечь частную инициативу, он видел в том, что «в России нет того обилия предприимчивых, вооруженных энергией, инициативой и техническими знаниями капиталистов, которые есть в Соединенных Штатах. Нет у нас и того класса крепких фермеров, которые обычно являются там покупателями орошенных земель у частных компаний и возвращают им наличными деньгами, с лихвой, все затраты»²⁵. Таким образом, по мнению Кривошеина, при всей важности привлечения частного капитала в сельское хозяйство, отказаться от государственного участия всё же было невозможно.

Дискуссия о важности частных капиталовложений в орошение земель была достаточно активной. Так, официальный печатный орган Туркестана «Туркестанские ведомости» оспаривал²⁶ содержание статьи под названием «Водный закон для Средней Азии», поме-

²¹ Кривошеин А.В. Записка главноуправляющего землеустройством и земледелием о поездке в Туркестанский край в 1912 году // Вопросы колонизации. 1913. № 12. С. 308.

²² Там же. С. 349.

²³ Там же. С. 308.

²⁴ Там же. С. 326.

²⁵ Там же. С. 324.

²⁶ Туркестанцев. Частные оросительные предприятия // Туркестанские ведомости. 5 марта 1911. № 51. С. 2.

щенной в «Окраинах России»²⁷, а именно идею, что «сдача в аренду государственных земель частным лицам идет вразрез с основным принципом водных законов всех стран, не допускающим продажи и переуступки оросительной воды, эта статья водного закона самым существенным образом подрывает всю будущность русской колонизации края», а привлечение частных средств непременно приведет к появлению еврейского и иностранного капитала, а на орошенных землях будут селиться какие угодно колонисты, но только не русские, что обнуляет смысл создания сети ирригационных сооружений. В статье критикуется сама возможность передачи воды в частные руки и указывается на необходимость исключительно казенной собственности, поскольку лишь государство может обеспечить правильное водопользование. Следует отметить националистическую направленность издания, которое выдвигало на первый план опасность заселения орошенной территории инородцами (как и вообще рост численности инородческого населения и укрепление их прав).

В ответ публицист «Туркестанских ведомостей» под псевдонимом «Туркестанцев» заявлял, что подобные водные законы как раз не редкость для разных стран, приводя в пример Южную Америку и юго-западную Францию, где именно привлечение частных капиталов позволило расширить ирригационную сеть. Кроме того, тезис о «еврейских и иностранных капиталах» не имел, по его мнению, под собой оснований, так как согласно водному праву вкладываться будет разрешено лишь русским подданным православного вероисповедания. Выгод же от сотрудничества властей и частных предпринимателей много: предполагаемая площадь для орошения в 3–4 миллиона десятин потребовали бы вложения 300–400 миллионов рублей, что не только для Туркестанского края, но и всего государства являлось немалой суммой. После истечения срока контракта земли переходили в собственность казны, что позволило бы заселить эти территории миллионами русских колонистов. В качестве аргумента в пользу невозможности действовать лишь государственными средствами автор приводил в пример канал Николая I, где на сооружение магистрального канала и производство капитального ремонта требовались 10 миллионов рублей, которые с большим трудом удалось найти.

Частный капитал виделся автору жизненно необходимым в деле колонизации региона. Любопытно, что оба издания при этом занимали консервативную позицию по вопросу колонизационного процесса вообще, всячески его поддерживали, но разными средствами и путями.

²⁷ Водный закон для Средней Азии // Окраины России. 12 февраля 1911. № 7. С. 101–103.

Подробно осветил процесс привлечения частного капитала ташкентский журналист и исследователь хозяйства Туркестана Юрий Могилев, автор ряда статей в «Туркестанских ведомостях». В отличие от правительственной ставки на крупные капиталы он считал необходимым привлечь и капиталы малые. В одной из статей он утверждал: «Мне кажется, что следовало бы пойти навстречу и мелким предпринимателям, и не только крупным капиталистам, — тогда бы масса пустующих земель скорее была орошена...»; «идя навстречу мелким предпринимателям, главное управление землеустройства и земледелия сделает решительные шаги к скорейшему заселению края, так как на мелкие [участки] всегда больше найдется охотников, которые самостоятельно будут обрабатывать их, а следовательно не истощать, а обогащать почву, да кроме того и свой отечественный капитал будет в обороте»²⁸. Могилев справедливо замечал, что крупному капиталу (приводится пример ирригационного проекта А.И. Кузнецова в Ферганской области) были предоставлены неоправданно комфортные условия: 250 тыс. десятин (110 тыс. десятин казенной земли и 140 тыс. частновладельческой) без арендной платы, половина казенной земли переходила в его собственность, взимание с частных владельцев орошаемой земли до 1/3 урожая, вода из реки Нарын для него самого бесплатна. Могилев считал, что отдавать контроль за распределением воды на частновладельческих землях предпринимателям не стоило, поскольку это нарушало сам принцип общественной пользы. В итоге автор приходит к мысли, что ставка лишь на крупный капитал вредна, так как рано или поздно привела бы к замещению отечественного капитала иностранным.

В другой статье Могилев продолжал критику проекта Кузнецова, опираясь на аргументы из интервью инженера М.Н. Ермолаева, изучавшего ирригационный вопрос в Египте: «На г. Кузнецова я смотрю как на идейного человека и серьезно в его дела не верю»²⁹. В целом автор не отказывался от участия крупного капитала и полагал, что «без частной инициативы обойтись трудно», а если «министерство пойдет навстречу частной инициативе и даст льготные условия орошений, то край заселится в 5–10 лет русскими настолько, что русских окажется больше, чем мусульман»³⁰.

²⁸ Могилев Ю. Искусственное орошение в Средней Азии // Туркестанские ведомости. 17 сентября 1913. № 205. С. 3.

²⁹ Могилев Ю. Взгляд инженера М.Н. Ермолаева на орошение земли в Средней Азии // Туркестанские ведомости. 18 сентября 1913. № 206. С. 3.

³⁰ Могилев Ю. Земли под переселение и искусственное орошение // Туркестанские ведомости. 20 сентября 1913. № 208. С. 4.

В печатном органе Переселенческого управления «Вопросы колонизации» можно найти немало замечаний о необходимости привлечения частных капиталов для оросительных работ в крае. Известный статистик П.П. Румянцев в одной из своих статей замечал, что для развития Семиречья важно строить железные дороги и наладить землеустройство туземцев и старожилов, что привлечет частные средства и создаст условия для качественной мелиорации, «которая здесь сводится к искусственному орошению»³¹ частными предпринимателями, очевидно признавая невозможным решить этот вопрос лишь государственными средствами.

В итоге от Главного управления землеустройства и земледелия в Государственную думу был внесен законопроект о правилах использования частных средств для оросительных работ. В них оговаривались условия получения территории для оросительных предприятий, включая постоянный надзор правительственных органов и переход всей земли, оросительной сети на ней и всех сооружений в собственность казны по истечении срока договора; срок договора оросительных предприятий на площади до 5 тысяч десятин предполагался в 36 лет, а свыше 5 тысяч — более 36 лет; полное освобождение от налогов в течение первых пяти лет и половина от налогов в последующие пять лет³². Запрос обсуждался на двух сессиях в сельскохозяйственной комиссии Государственной думы, откуда его направили на переработку в подкомиссию, полагая, что весь вопрос целиком должно рассматривать в переселенческой комиссии, так как она «имеет деятелей, принимающих вопросы колонизации близко к сердцу и опытных в их разрешении»³³, но реализацию законопроекта на практике, вероятно, задержала Первая мировая война.

Привлечь дополнительный интерес предпринимателей к ирригационной работе в крае мог вопрос о выдаче мелиоративных кредитов предпринимателям, продвинуть который пытались октябристы в начале работы 1-й сессии IV Думы (предлагался к созданию Государственный земельный банк), но реализации идея не получила³⁴.

³¹ Румянцев П. Условия колонизации Семиречья // Вопросы колонизации. 1911. № 9. С. 224.

³² Законопроект Главного Управления Землеустройства и Земледелия, по Отделу Земельных улучшений, о производстве за счет частных средств оросительных работ в Туркестане // Вопросы колонизации. 1914. № 14. С. 222.

³³ Муганский В. Вопросы колонизации в четвертой Государственной Думе // Вопросы колонизации. 1914. № 16. С. 3.

³⁴ Мамаев А.В. Проблемы экономического развития Туркестана в работе IV Государственной Думы // КЛИО. 2018. № 11. С. 77.

Таким образом, на рубеже XIX и XX вв. на страницах периодической печати России и в частности Туркестана активно продвигалась идея о привлечении капиталов частных предпринимателей в Среднюю Азию. Среди основных выгод называлось развитие хлопкового дела, заселение края русскими переселенцами, новые возможности по эксплуатации центрально-азиатского рынка, освоить который позволяло развитие транспортной системы. Критика такой политики касалась как обширных льгот для предпринимателей, нарушавших общественные принципы земле- и водопользования, так и, наоборот, нехватки льгот и возможной неконкурентоспособности русского капитала с иностранным. Постепенно в дискуссию на страницах печати включались и крупные чиновники, выступавшие в защиту частного капитала. Публицисты в большинстве своем старательно подчеркивали невозможность быстрой и успешной колонизации и экономического освоения края лишь силами государственного капитала, а предметом спора выступал не столько факт привлечения частных средств, сколько их направление и использование.

Список литературы

Вексельман М.И. Российский монополистический и иностранный капитал в Средней Азии (конец XIX — начало XX в.). Ташкент: Фан, 1987. 145 с.

Верховской Н.П. Хлопководство в Туркестане и перевозка хлопка по Ташкентской и Среднеазиатской железным дорогам. СПб.: Типография Министрства путей сообщения, 1910. 83 с.

Вяткин М.П. Социально-экономическое развитие Средней Азии. Историографический очерк. Фрунзе: Илим, 1974. 263 с.

Галузо П.Г. Туркестан-колония. М.: Коммунистический университет трудящихся востока им. И.В. Сталина, 1929. 162 с.

Китанина Т.М. Проникновение крупного российского финансового капитала в экономику Средней Азии в конце XIX — начале XX в. (финансово-промышленная группа А.И. Путилова и железнодорожное строительство). СПб.: Гуманитарная академия, 2018. 222 с.

Мамаев А.В. Проблемы экономического развития Туркестана в работе IV Государственной Думы // КЛИО. 2018. № 11. С. 73–82.

Поступила в редакцию
16 мая 2022 г.